유류세, 인하할 시점 아니다!

유류세 공방이 잠잠해지는 모양이다.
유류세 인하에 부정적인 입장을 견지했던 정부가 인하를 시사하는 발언을 잇달아 내놓았기 때문이다.
김황식 국무총리가 국회에서 " 세수와 에너지 전략에 미치는 영향을 종합적으로 검토해 인하부분을 검토할 생각 "이라고 밝혔고, 윤증현 재정부장관도 " 인하한다면 어느 단계에서 할지 시기와 속도, 국제유가 동향 등 모든 변수를 검토하고 있다 "고 언급해 유류세 인하에 무게가 실리고 있다.
그러나 유류세 인하가 에너지 절약 방침에 어긋남은 물론 석유제품 가격하락에 미치는 영향은 적으면서 세수만 감소할 수 있다는 점에서 당장 실현되기 어렵다는 것이 사회를 걱정하는 사람들의 시각이다.
특히, 정부의 압력으로 정유4사가 3개월 동안 휘발유와 경유 가격을 리터당 100원 인하해 유류세 10% 인하 이상의 효과를 거두었음에도 불구하고 실제 주유소 판매가격에는 별 영향을 미치지 못했다는 점에서 유류세 인하가 중간유통 및 주유소 마진으로 흡수될 가능성이 상당하게 나타나고 있다.
국제유가가 배럴당 110달러 수준으로 폭등하면서 2011년 1/4분기 원유 수입액이 25조6583억원으로 2010년 1/4분기에 비해 무려 40% 가까이 늘어난 것도 유류세 인하에 부정적인 요인으로 작용하고 있다.
국제유가 폭등으로 에너지 절약이 절대적인 시점에 유류세를 인하해 에너지 소비를 부추기는 인상을 주어서는 곤란하기 때문이다.
일부 시민단체들이 원유 수입액 급증으로 수입관세가 2028억원, 부가가치세가 7307억원 더 걷힌 만큼 추가세수 9335억원에 해당하는 인하요인이 발생했다고 압박하고 있으나 국내기업이나 국민들의 에너지 낭비실태를 고려할 때 설득력이 있다고 말할 수는 없다.
시민단체들은 서민들의 생계 부담을 덜어주기 위한 것이라고 생떼를 쓰고 있으나 정작 유류세 인하로 덕을 보는 곳은 엄청난 에너지를 소비하고 있는 제조업 부문이라는 점을 모르지는 않을 것이다.
국민들도 마찬가지로, 4월 초까지 텅텅 비어있던 주차장이 정유4사가 리터당 100원을 인하하자마자 다시 만원으로 바뀌었고, 만성적인 교통 정체지역이 해소되는 듯 했으나 곧바로 정체가 재연되고 있다. 반면, 지하철과 버스는 다시 한가해지고 있다.
업무적으로 꼭 필요해 승용차를 운행하는 것이 아니라 대부분 스스로의 편의에 따라 휘발유를 소비하고 오염물질을 배출하기 때문일 것으로 생각된다.
국제유가 폭등으로 고통받는 서민이 있는 것은 사실이나 원유의 수입관세를 인하하거나 교통에너지환경세에 탄력세율을 적용해 휘발유 가격을 낮추는 정책 결정은 절대 신중해야 한다.

<화학저널 2011/4/18>